


XLVIII Legislatura

**DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 1057 de 2017**

Carpeta Nº 1366 de 2016 | Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

DIRECTORIO DE AFE

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 14 de junio de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola y Adrián Peña.

Invitados: Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi y su asesor escribano Gustavo Fernández.

Por la Administración de Ferrocarriles del Estado concurren señores Wilfredo Rodríguez, Presidente; Luis Rivero, Vicepresidente; Fernando Valls, Secretario General y Enrique Cabrera, Gerente General.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

═══II═══

**SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).-** Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, al Directorio de AFE, representado por el presidente, señor Wilfredo Rodríguez, y el vicepresidente, señor Luis Rivero, y a sus asesores, el secretario general, señor Fernando Valls, y el gerente general, señor Enrique Cabrera.

Acompañan a los integrantes de esta Comisión los señores diputados Constante Mendiondo, Gustavo Da Rosa y Alejo Umpiérrez.

Saludamos al novel secretario general del Partido Colorado, que integra esta Comisión, señor diputado Adrián Peña.

La delegación que nos acompaña en el día de hoy ha sido convocada por el tema relativo a AFE. Se han presentado varias notas de distintos señores diputados durante los años 2015 y 2016. A ellos otorgaremos la palabra en primer término, a fin de que planteen sus dudas e interrogantes, para luego dar lugar a las contestaciones del señor ministro y del resto de los visitantes.

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** Saludo la presencia de la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Directorio de AFE.

Esto se origina en noviembre de 2015. La primera solicitud de que las autoridades concurrieran a la Comisión fue del señor diputado Adrián Peña. Luego hay una nuestra, otra del señor diputado Omar Lafluf Hebeich y otra del señor diputado Alejo Umpiérrez. Nos preocupan varios temas vinculados a la operativa de AFE. La posible instalación de una planta de UPM -que sería tan importante para nuestro país- implicará importantes inversiones en materia de infraestructura ferroviaria. Por eso, no queríamos dejar pasar la oportunidad de plantear al señor ministro distintos aspectos vinculados tanto a AFE Self -Servicios Logísticos Ferroviarios-, como a la posible instalación de esta nueva papelera al norte del Río Negro.

El Partido Nacional siempre ha tenido una posición coherente en esta materia: apoyó la normativa que dio impulso a la forestación, apoyó la instalación de la primera planta de UPM en Fray Bentos y apoyó hace pocos años la instalación de la planta de Montes del Plata.

En cuanto a la posible instalación de la segunda planta de UPM, ha habido distintas señales, trascendidos de prensa, declaraciones del señor ministro Rossi y manifestaciones del señor ministro Astori; sobre todo estas últimas nos han llamado mucho la atención y nos han preocupado bastante.

El pasado jueves 1º de junio, el señor ministro Astori hizo unas declaraciones al semanario *Búsqueda*, que pasaron desapercibidas. En el artículo principal plantea algunas diferencias de criterio con el Gobierno anterior, que él integró, y fue lo que hizo más ruido. Luego hace referencia -esto aparece en un recuadro a un lado de la nota central- a que a la inversión de UPM hay que mirarla con lupa.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Debe andar mal de la vista.

(Hilaridad)

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** Con el señor ministro Astori tengo muchas diferencias, pero lo considero una persona inteligente y formada. Si el señor ministro Rossi tiene otra opinión del señor ministro Astori, quizás este sea un buen ámbito para decirlo.

Cuando al señor ministro Astori se le pregunta si la segunda planta está incorporada a las proyecciones económicas para los años siguientes, contesta que no lo está y que hay que trabajar muchísimo en un acuerdo que no está hecho. Además, establece que pone especial acento en esto y que hay que observar con mucha atención y rigurosidad el contenido que tendrá ese acuerdo. Cuando el periodista pregunta el porqué de su afirmación, él responde que es muy importante el esfuerzo que hará el país y establece: "La intención de UPM es una buena noticia pero también es enorme la responsabilidad de Uruguay de definir con la mayor precisión posible el contenido de los acuerdos que firme con la empresa. A diferencia de la primera planta de UPM y de la de Montes del Plata, este proyecto exige al país cosas más importantes que tendrá que encarar como un desafío muy relevante. Lo de la infraestructura es muy significativo y ahí nuevamente el tema fiscal juega. No podemos dejar para las futuras generaciones una carga fiscal muy espesa debido a la instalación de UPM". Cuando el periodista le consulta si ese riesgo existe, él contesta que por supuesto, que hay que tener mucho cuidado, que esos acuerdos que el presidente quiere definir antes de terminar junio son absolutamente cruciales para Uruguay. Dice que no hay que dar nada por hecho, que hay que trabajar intensamente y tener muy en cuenta las exigencias que esto va a tener para el país en el futuro. El periodista dice que lo nota preocupado por este tema y él afirma que claro que sí, que quiere que salga bien, que está en contra de decir sí automáticamente, de decir esto ya está, de decir esto es bueno por definición y ni siquiera lo examino. Establece que no es así, que hay que examinar cifra por cifra, rubro por rubro, que hay que mirar esto con lupa, porque hay una tendencia a creer que como ya tenemos dos plantas, la tercera es una pasadita. A continuación, expresa que la tercera planta es totalmente diferente a las anteriores y que eso tiene que quedar claro.

Creo que estas declaraciones pronunciadas, nada más y nada menos, que por el señor ministro de Economía y Finanzas, son muy preocupantes. Nosotros siempre seguimos las declaraciones del señor ministro Rossi, uno de los impulsores de esta planta de UPM, que van en el sentido de apoyar, de sacar adelante el proyecto. La pregunta concreta que le queremos hacer al señor ministro es cuál es la posición del Gobierno en este tema.

El arquitecto Mariano Arana, quien fuera dos veces intendente de Montevideo, salió a la prensa con algunas objeciones que, inclusive, han sido apoyadas por importantes dirigentes del Frente Amplio.

Entonces, queremos saber si hay una postura oficial en este tema y dónde estamos parados para avanzar. Es un proyecto demasiado grande y debemos tener claro dónde están los apoyos y cuáles son las condiciones.

En cuanto a la negociación con UPM, quería consultar acerca de los plazos de la obra. Hay muchas declaraciones y muchos trascendidos de prensa, pero no hay una comunicación fluida en este tema.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Señor diputado, por una cuestión de economía del tiempo: ¿sus preguntas están referidas al tema AFE? Recuerdo a los integrantes de la Comisión que el 28 de junio recibiremos al señor ministro por el tema infraestructura y vialidad, oportunidad en que nos podremos explayar sobre este proyecto, que implica una inversión importante en rutas.

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** En lo que tiene que ver con la infraestructura, quiero hacer algunas preguntas sobre la línea Paso de los Toros- Montevideo y el ingreso al puerto.

De acuerdo a lo previsto, a principios del segundo semestre de este año se haría el llamado a licitación, por lo que la apertura de ofertas se estaría haciendo en febrero de 2018. La Comisión Asesora de Adjudicaciones recibiría las ofertas en ese mes. Estudiar los aspectos técnicos, económicos y de garantías le llevaría seis o siete meses, y se expediría en setiembre de 2018. Ahí estaría en condiciones de adjudicar la obra. El consorcio ganador tendría unos seis meses para hacer el proyecto ejecutivo, por lo que ya estaríamos en febrero de 2019. Además, el consorcio tendría que importar materiales que hoy no hay en nuestro país, como rieles, accesorios de fijación de guías y durmientes de hormigón, porque en Uruguay no hay fábrica que los haga. Si todo sale bien, las obras estarían comenzando en febrero de 2019. Según las consultas técnicas que hemos hecho, las obras durarían de dos a tres años, o sea que la obra se iría a 2021 o 2022. Queremos preguntar al señor ministro si estos son los plazos que están manejando o si se están considerando otros.

Por otro lado, queremos saber si el señor ministro está de acuerdo con que el marco normativo del ingreso al puerto de la línea de AFE y de la operación de UPM sea la ley de puertos, Ley Nº 16.246, y sus decretos reglamentarios.

En cuanto a la operación en las vías de AFE para el traslado de celulosa, queremos saber si Uruguay cuenta hoy con técnicos formados en operaciones ferroviarias a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de AFE o de otro organismo del Estado, que puedan ser interlocutores válidos en la negociación con UPM. Este es un tema demasiado trascendente. Uruguay debería ir a esta negociación tan importante con gente capacitada y entendida en estos asuntos.

En cuanto al control de tráfico de trenes, queremos saber si seguirá en AFE, como sucede hoy, o si pasará al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En caso afirmativo, me gustaría conocer la opinión de la Unión Ferroviaria sobre esta medida.

Asimismo, sería bueno saber si hay acuerdo con los intendentes de Montevideo y Canelones sobre los accesos a Montevideo y Zona Metropolitana. Sabemos que han tenido reuniones por estos temas, pero se ha planteado la preocupación de que la vía pase entre Progreso y La Paz, que es una zona densamente poblada de Canelones. En su momento, la Intendencia de Montevideo también planteó algunos reparos a ese ingreso.

Me gustaría que el señor ministro aclarara de cuántos convoyes de entrada y salida a Montevideo por día estamos hablando, para saber si las obras que se proyectan están en consonancia con ese número.

**SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).-** Agradezco a la delegación por haber venido.

Hay temas que se plantearon hace largo tiempo, pero no por ello pierden actualidad. Habíamos solicitado la concurrencia del presidente de AFE -debe estar en conocimiento de la nota porque la Secretaría se la debe haber trasladado- para informarnos sobre una denuncia que se había realizado por parte del sindicato de la Unión Ferroviaria sobre clientelismo político en AFE. Esto refiere concretamente a la realización de un contrato, no como funcionario público, sino como un contrato de servicios o de arrendamiento de servicios, a un edil Jaime Píriz, de la Lista 711 de Rocha. Fue público y notorio que debido a que no se había cumplido con él -según lo mencionaba él mismo en los pasillos, corillos y en la comunicación que nos envió en su momento manifestando su malestar-, permanecía en una actitud de rebeldía. No ingresaba a sala, no votaba y dejó en algunas situaciones en minoría a la bancada del Frente Amplio en la Junta departamental. De golpe, empezó nuevamente a ir a sala a votar con su bancada terminando con su actitud de rebeldía, y concomitantemente surgió

su contratación en AFE para el mantenimiento de espacios públicos en la estación de AFE de La Paloma y las cabañas que allí existen para uso de los funcionarios. Obviamente, si aplicamos las presunciones establecidas en los Códigos Civil y Penal para determinar una ligazón directa entre una acción y su resultado, vemos que hay una conexión íntima y directa. Sin perjuicio de ello, queremos que se nos proporcione -se lo habíamos solicitado en la nota que le debe haber llegado por secretaría- la documentación contractual existente con la empresa de servicios del señor Jaime Píriz, así como las copias de los recibos de pago desde el inicio de la relación contractual. Queremos saber si esa documentación está a disposición y se puede dejar en Secretaría. También solicitamos que nos informen cómo se realizó el procedimiento de selección del edil Jaime Píriz para prestar estos servicios; si fue un llamado de precios o una contratación directa -ya que es notorio que este edil no tenía empresa en el giro- ; si cuando se contrató ya tenía empresa registrada en el rubro o debió de crearla para el objeto preciso de la contratación; si se le realizaron pagos en forma previa a que tuviera boletas con RUT de su propia empresa y por qué mecanismos, y si al día de hoy ese contrato se mantiene vigente o cesó. Estas preguntas son para el presidente de AFE.

Al señor ministro quiero hacerle otras preguntas sobre el ferrocarril de UPM. Se ha hablado de US$ 1.000.000.000 como estimación de la inversión pública. ¿Eso está respaldado por estudios o puede haber desviaciones que signifiquen un costo superior? ¿Cómo se va a financiar? ¿Esta vía va a ser de uso libre para todas las cargas que eventualmente AFE realice en el país? El diputado Olaizola preguntaba sobre la frecuencia de los comboyes. Obviamente, de la respuesta va a surgir el nivel de ocupación de la vía que va a tener UPM. A nuestro entender -y esta es una apreciación política- esta vía debería haber sido parte de la inversión de la empresa porque en definitiva va a ser -salvo que el señor ministro nos demuestre lo contrario con los números o la información sobre su nivel de utilización- en beneficio casi únicamente empresarial, en un país que tiene déficit de infraestructura en muchas áreas, como es notorio; al respecto, el ministro está abocado a la realización de un plan que nos va a explicar próximamente.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** ¿Podría reiterarme las preguntas?

**SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).-** Quiero saber si la estimación de US$ 1.000.000.000 está respaldada por estudios técnicos, cuál sería su financiación, si será de uso exclusivo y si no se evaluó o negoció en algún momento que parte de la vía fuera costeada por UPM debido a que este tramo va a ser casi para su beneficio exclusivo y la salida de su producción.

**SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).-** Doy la bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de AFE.

Quisiera algún comentario sobre la evolución de Servicios Logísticos Ferroviarios en cuanto a su operativa, volumen de transporte y demás. Hace bastante tiempo se mencionó que tenía problemas de funcionamiento por la falta de maquinistas, etcétera.

Los otros dos temas ya fueron mencionados y tienen que ver con la preocupación -con el señor ministro e, inclusive, con el ministro de Economía y Finanzas y el subsecretario ya lo hemos manifestado en varias instancias- sobre el ramal Algorta- Fray Bentos y el asunto ferroviario de UPM.

Llamé al presidente Vázquez antes de que se fuera a Finlandia y le comenté al ministro hace un tiempo que considero que UPM tiene que participar en esta inversión, no solamente en la planta, sino en la infraestructura. No nos engañemos: el 90% del uso de

la vía ferroviaria, tanto la de Paso de los Toros- Montevideo como la de Algorta- Fray Bentos la va a usar la madera. Con respecto a la de Algorta- Fray Bentos tuvimos una reunión con la empresa y nos planteó que si la línea ferroviaria entra a su planta, aunque después siga a Fray Bentos, le interesa. No le interesa si tienen que llevar la madera del campo a Algorta, descargarla, cargarla al tren, llevarla al puerto de Fray Bentos, descargarla del puerto, cargarla a los camiones y llevarla a la planta. Eso no les cierra, pero sí les sirve si se hace un desvío adentro de la planta UPM aunque posteriormente siga hacia el puerto.

En el caso de la línea Paso de los Toros- Montevideo, quiero saber si se ha evaluado la posibilidad de que la empresa participe en la inversión o en una concesión del servicio.

**SEÑOR PEÑA (Adrián).-** Quiero hacer una serie de preguntas pero nos queda una hora y media de trabajo. No sé si dará tiempo para contestar las de los señores diputados Olaizola y Umpiérrez; son preguntas ambiciosas y los temas son muy interesantes. Nosotros tenemos una serie de inquietudes que responden mucho más a una cuestión general vinculada a AFE y a la empresa Self, pero me parece que vamos a entreverar el trabajo de la Comisión teniendo todo esto pendiente. Vamos a estar una hora haciendo preguntas y vamos a quedarnos sin las respuestas. Ha costado muchísimo que el Directorio de AFE esté aquí, en esta Comisión; desde el 2015 lo estamos solicitando y recién se concreta hoy. Entonces, aprovechando que están las autoridades, quiero comprometer su presencia en una instancia próxima para seguir avanzando porque estoy seguro de que no vamos a poder abordar todos estos temas.

Hemos hecho muchísimos pedidos de informes en este tiempo y no hemos tenido ninguna respuesta de AFE. Quizás si en el tiempo inmediato tenemos respuesta, la convocatoria no sea necesaria, pero en la medida en que no la tengamos no nos queda más remedio que volverlos a convocar.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Este año nos propusimos no volver a quedar deudores en nuestra relación con la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

El año pasado tuvimos muchos desencuentros y nunca terminaban de coordinarse algunas reuniones, también por dificultades nuestras, puesto que trabajamos todos los días y todas las horas del día. Muchas cosas exigen una planificación y, la verdad, nos cuesta hacer pie otra vez cuando nos salimos del libreto.

Para este año, dijimos que en el mes de mayo íbamos a venir a hablar de puertos. Escuché que había algún comentario criticándonos porque hacía un año que no veníamos a hablar de puertos; habíamos venido un año antes. Escuchamos comentarios y preguntas sobre el tema, luego de haber estado en la Comisión. Habíamos comprometido que hoy veníamos a hablar de AFE hace bastante tiempo. Pedimos a los compañeros de AFE que prepararan una presentación en función de algunos requerimientos que, en su momento, el señor diputado Adrián Peña había realizado respecto al funcionamiento de AFE, su administración y sus perspectivas, así como respecto a Self.

Pedimos confirmar el día y la hora y el orden del día con los temas a abordar, y nos llegó el tema de AFE. No nos llegó un orden del día detallado; por lo menos a mí. Ahora nos encontramos con una serie de preguntas que, en la medida de lo posible vamos a abordar, pero la verdad es que veníamos con una presentación más bien enfocada a AFE y no a UPM, que no son la misma cosa ni están vinculadas, salvo en aspectos puntuales.

También estamos comprometidos a venir el día 28 de este mes, previo al tratamiento del presupuesto, para hablar del plan vial. Me parece que es importante seguir perseverando en el esfuerzo para el buen trabajo de la comisión, pero también para cuidar nuestro tiempo, ordenar nuestro trabajo y ayudarnos, contando antes con los elementos que les interesa, para traer respuestas más concretas y documentadas; no queremos improvisar.

Ahora tengo una duda: no sé si pasamos a la presentación o si prefieren que contestemos el conjunto de preguntas.

**SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).-** Creo que deberíamos ubicarnos en el tema de AFE -si está de acuerdo el señor diputado Juan José Olaizola- porque sería una oportunidad de aprovechar el tiempo que nos queda. De lo contrario, podríamos entrar en generalidades.

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** Si el señor ministro va a venir el próximo día 28 a la Comisión y quiere tratar los temas de UPM, no tengo problemas. Podríamos dejar estas preguntas para ese día. ¿Ya está fijado ese día?

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Sí, para hablar de vialidad.

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** ¿Podremos tratar los temas de UPM también?

(Diálogos)

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** No tengo inconveniente en dar respuestas iniciales.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Debo aclarar que las notas de los señores diputados Juan José Olaizola y Alejo Umpiérrez fueron enviadas a la Secretaría del señor ministro; no así las preguntas del señor diputado Juan José Olaizola porque refieren a un tema que no fue planteado.

El señor ministro resolverá si contesta sobre UPM y si después habilita que las autoridades de AFE puedan hacer su presentación.

**SEÑOR CARBALLO (Felipe).-** Sabemos de las solicitudes y de las notas presentadas por los señores legisladores, pero debemos partir de la base de que todos los que estamos acá acompañamos la idea de que estuviese presente en el día de hoy el señor ministro y la delegación de AFE. Por lo tanto, nuestro espíritu es escuchar la presentación de AFE. En ese marco, sería bueno que se pudiesen contestar, dentro de lo posible, las preguntas que se realizaron. Se trata de una cantidad de preguntas, pero estamos en una sesión de la Comisión, no en una interpelación.

Queremos saber cuáles son las políticas que se vienen proyectando desde la dirección de AFE y desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hacia el futuro.

Cabe señalar que esta Comisión toma sus resoluciones en conjunto. Nuestro ánimo es respaldar y apoyar las solicitudes de los señores diputados, pero es importante conocer todo el desarrollo.

**SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).-** Creo que la presentación de AFE es importante, pero hay que tener en cuenta que hoy el país entero está hablando de UPM; no podemos abstraernos de ello. Inclusive, esto influye hasta en el proceso de inversión de AFE. Creo que sería desconocer la realidad. El problema es la limitación horaria de la Comisión y del señor ministro.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Cabe recordar que el tema de UPM se está negociando. El señor ministro podrá decir poco al respecto.

**SEÑOR DE LOS SANTOS (Oscar).-** Se los invitó a la Comisión con determinado orden del día.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Vamos a tratar de seguir el orden del día de la comisión; por ello nos convocaron. De todos modos, no quiero que mañana el título sea que no se respondió tal cosa o tal otra, o que no se respondió sobre las cabañas famosas. No quiero ser reiterativo pero hemos pedido que cada vez que nos inviten nos digan los temas a considerar.

Uruguay existe desde hace mucho tiempo, antes de la ley de forestación, antes de la primera planta de celulosa, y va a seguir existiendo después de la primera, de la segunda y, eventualmente, de esta tercera planta, que nosotros valoramos como una inversión importante, positiva y generadora de actividad económica y de trabajo. Esto ayuda a que el país crezca; de esa forma puede desarrollarse y los uruguayos pueden vivir mejor. Por eso estamos trabajando mucho desde el Gobierno para concretar esta iniciativa, siempre que sea posible. Lo digo no porque se termine el mundo si UPM decide no hacer la inversión o invertir en otro país; simplemente, entendemos que le haría bien al Uruguay que se pudiera concretar esta inversión, por toda la actividad que podría generar.

La inversión en sí, en cifras muy gordas -no por palabras mías sino tomando un resumen que hizo el señor presidente de la República cuando recibió el planteo de esta empresa para establecerse en el país-, habla de unos US$ 4.000.000.000 por parte de la empresa y de alrededor de US$ 1.000.000.000 en necesidades de infraestructura que Uruguay tomaría a su cargo. Esas inversiones en infraestructura serían necesarias para facilitar la instalación y el funcionamiento de esta inversión. Además, sería la oportunidad y la justificación para dar un salto en la calidad de la infraestructura que el país necesita para muchas otras actividades. Por ejemplo, en cuanto a la recuperación del ferrocarril -tal vez sea el esfuerzo de inversión mayor-, una cosa es hacerla con un ferrocarril que queremos que funcione -estamos buscando las cargas para financiarlo- y otra con esta inversión, con 2.000.000 de toneladas constantes, que sabríamos que existen y que servirían de base para el desarrollo de la actividad. Por eso tenemos interés. Y esta posición de interés es algo que el Gobierno ha manejado con reserva. En primer lugar, porque existe efectivamente determinada información que se está manejando con compromisos de confidencialidad. En segundo término, porque no se trata de sembrar de bolazos la opinión pública, sino de comunicar las cosas cuando existen, cuando hay algo que informar. No hay que especular, no hay que sacar cuentas ni ir para adelante y para atrás con este asunto.

La preocupación que maneja el señor ministro Danilo Astori es compartida por todo el Gobierno, más allá de si usa lupa o no; son formas de decir las cosas. Es una preocupación que tenemos presente; no queremos que las cosas se den de cualquier manera sino de la mejor forma. Está claro que dentro del Gobierno se han designado ocho equipos de trabajo encabezados por ocho señores ministros, coordinados por el director de la OPP. A veces, nos reunimos para evaluar los temas generales, y todos los días para hablar de temas específicos. Cuando el ministro Astori habla, se refiere a las preocupaciones económicas, financieras, a la inversión, a las perspectivas, porque es su responsabilidad. Cuando yo hablo, me gusta ser optimista, porque tengo la responsabilidad de planificar, de proyectar y de avanzar en la definición de obras concretas de infraestructura. Confieso que lo hago con un gran sentimiento de responsabilidad y con un poquito de temor, en función de que sabemos que las cosas no se hacen de cualquier manera. Para hacer posibles las cosas hay que actuar con mucha responsabilidad y con alegría. Veo la gran oportunidad que es para el Uruguay ofrecer al ferrocarril uruguayo un trazado, un estándar de niveles del siglo XXI. Me refiero al tramo

de vía entre Paso de los Toros y Montevideo, del cual salen todos los ramales para el resto del país. Entonces, si damos ese paso vamos a sentir alegría, pero también la responsabilidad por lo difícil que es y porque nunca se ha hecho una inversión de ese tipo en Uruguay. Vamos a necesitar apoyo porque no tenemos los técnicos en el país, ya que nunca se hizo una obra así; vamos tener que buscar el apoyo necesario.

Estamos revisando el tema de la caminería y las carreteras y, como un subcapítulo del tema de vialidad del 28 de junio, podremos hacer algunos comentarios acerca de qué repercusiones tendría esta instalación de UPM en las carretas actuales y futuras del país: cómo jugaría, cómo se organizarían las cargas y cómo se podrían aminorar los efectos de destrucción que tienen esos tremendos camiones que recorren algunas calles o rutas, como la Ruta N° 25, entre Menafra y Young, de la que el diputado Lafluf tanto se preocupa y que ha empezado a reconstruirse, como habíamos anunciado. Ordenando el transporte podemos reducir los elementos negativos.

También hay definiciones portuarias que tienen otro carácter, pero cuando se pase a la elaboración de los proyectos, de las propuestas y se logren acuerdos, será un material público, y tendremos mucho gusto en decir: esto es lo que se va a hacer y se realizará de tal manera. Hoy estamos trabajando en eso. Es cierto que está en juego el factor tiempo, como bien planteó el diputado Olaizola. Estas cosas valen si se hacen en determinado tiempo. Eso es parte del desafío, y los uruguayos no nos acostumbramos muy bien. El tiempo es fundamental en estas ecuaciones. No es lo mismo decir voy a hacer este ramal y tengo toda la vida para ello, que hacerlo en determinados plazos. Él sacaba una serie de cuentas; no voy a discutir sobre eso porque todavía no se ha tomado ninguna decisión, pero esa preocupación la tenemos presente. Para cada cosa pensamos en la fecha límite que tenemos para determinadas autorizaciones, para los pliegos, para el llamado y para iniciar la obra; créanme que estamos bajo esa tensión permanente en este proceso de negociación porque el tiempo es un factor importante. Veremos a qué acuerdo se llega y luego les podremos comunicar cómo nos plantamos frente a eso.

Me voy a referir a otros aspectos planteados: el puerto libre, el ingreso al puerto y ley de puertos.

Hay plena vigencia de la ley de puertos. La actividad que desarrolle UPM en el puerto de Montevideo tendrá que ajustarse al funcionamiento de las leyes vigentes en esta materia. Por lo tanto, el llamado puerto libre será el rector de la actividad que en el puerto de Montevideo realice la carga que manipule UPM.

¿Cómo puede hacerse esto? Tendrá que ser un proceso. El puerto de Montevideo tiene capacidad para manejar esto; podrá manejarlo mejor o con más dificultades; ser más eficiente y tener más o menos productividad. La aspiración de UPM es tener una terminal especializada en el manejo de la celulosa. A nosotros nos interesaría llegar a un acuerdo que permita esto, pero hay que cumplir con la ley y con una serie de etapas. Por lo tanto, lo único que puedo decir hoy es que a UPM le interesaría una terminal especializada y que a nosotros nos vendría bien, entre otras cosas, porque podríamos completar los barcos especializados para llevar celulosa a granel, para que sin otra escala intermedia pudieran transportar la carga desde Montevideo al sudeste asiático. Eso repercute en los valores de los fletes, pero también en la actividad en el puerto de Montevideo. Este es un camino que estamos discutiendo y tendremos que ver cuál es el procedimiento a seguir.

¿Qué pensamos hacer respecto al control de trenes y demás? Si bien está decidido en la norma, la operación de trenes hasta ahora tiene prevista la presencia de operadores privados. De hecho, hay ejemplos de operadores privados que usan las vías existentes; la Asociación Uruguaya Amigos del Riel o la Self, que es en un 51% de AFE,

un operador distinto, no modifica fundamentalmente la situación en las vías, como lo va a hacer el transporte de celulosa. Por ese motivo, estamos discutiendo acerca de la creación de un organismo -veremos cómo se ubica- que sea el encargado de la administración de la operación, de lo que implica la distribución de espacios, de turnos. No sé cómo se llama en el lenguaje ferroviario, pero los trenes no pueden ir para cualquier lado ni n cualquier oportunidad; hay que coordinar esa red a través de un ámbito especializado en la operación del ferrocarril. El tiempo está vinculado a los resultados, a los precios y a los costos.

Los accidentes ferroviarios también han ocupado a esta Comisión en alguna oportunidad. Y como es difícil ser juez, parte y contraparte, en la medida en que avancemos en este camino, no descarto enviar algún artículo al respecto en la rendición de cuentas; como ahora los actores y los valores en juego van a ser otros, si queremos dinamizar la actividad portuaria, sería inteligente ubicar en la estructura del Estado, por encima de la operación ferroviaria, un órgano de control que, con garantías para las distintas partes, pueda analizar las causar, el porqué y las responsabilidades en los accidentes. Esto es casi una exigencia que imponen las empresas aseguradoras para participar en un negocio que esperamos que crezca.

Tenemos técnicos importantes en el país y estamos apoyándonos en ellos, pero también es cierto que vamos a necesitar apoyo y en algunos casos hasta la contratación de equipos técnicos con experiencia en la cancha. Para eso firmamos algunos acuerdos de cooperación con países -no con empresas- que tienen experiencia por tener actividad; ello permitiría que las autoridades de gobierno nos respalden con ese asesoramiento, que a veces podrá ser una consulta o la presencia de personas para dar respuesta concreta a los problemas.

Es cierto que en lo fundamental se va a repetir la traza existente entre Paso de los Toros y Montevideo, pero también es verdad que este ferrocarril va a estar más relacionado con el siglo XXI y habrá que incorporar una serie de experiencias, de tecnología y de modalidades que existen en el mundo. Algunas correcciones al trazado buscan fundamentalmente la rectificación de curvas, hacer un trayecto más directo, ahorrar kilómetros y desarrollar un promedio de velocidad mayor. Hay que considerar algunos cambios en los pasajes por las ciudades más importantes. Me permito decir algo sobre lo que no hay discusión: al salir de 25 de Agosto, el tren no va a pasar por Santa Lucía. El tren de pasajeros sí; quedará el ramal. Pero el tren de carga seguirá derecho de 25 de Agosto a Margat, con lo que ahorrará kilómetros, hará más simple el recorrido y ganará tiempo. Existen más soluciones de este tipo.

Esto se ha discutido con las intendencias. Con la de Durazno y Florida está a punto de llegarse a un acuerdo; con la de Canelones se está trabajando fundamentalmente en el tema de Las Piedras; hay una serie de puntos que se han analizado y todos tienen solución. También hay una propuesta para Las Piedras que se está evaluando con los técnicos de la intendencia de Canelones, que se reúnen hoy a las 15 horas. El tema de Montevideo es el más complejo; por lo tanto, nos ha dado más trabajo. Más allá de las opiniones -que, por suerte, en Uruguay todo el mundo tiene y expresa-, los equipos de la intendencia que están trabajando con nosotros para el trazado ferroviario están muy cerca de una solución; una vez que esté totalmente resuelto, va a ser la base del proyecto por el cual vamos a llamar a las empresas. Definido lo que queremos, vamos a invitar a todas las empresas de distintos orígenes que durante este período han manifestado interés, a una ronda de prensa en un lugar abierto -son muchas las empresas interesadas- para presentarles la documentación de lo que necesitamos y qué características tendría. A partir de ahí, recibiremos las sugerencias y comentarios de las empresas y terminaremos de redactar el pliego necesario para hacer el llamado

público, a fin de que alguien asuma la construcción de la obra. Y también vamos a llamar al financiamiento de la obra, que tendrá que reunir determinadas condiciones para que sea aceptado por el país. Afortunadamente, como ustedes saben, el país tiene grado inversor y llueven los ofrecimientos de crédito. Pero como no se puede tirar manteca al techo y tenemos restricciones fiscales que también son de conocimiento de todos, tendremos que optar por mecanismos de financiamiento que nos ayuden a construir la obra sin generar dificultades al funcionamiento del conjunto de nuestra economía.

Nosotros calculamos que, a lo sumo, podrán ser siete convoyes de ida y siete de vuelta. Ese sería el máximo. Seguramente, sean entre cinco y siete. Se van a construir convoyes de 550 metros a algo más de 600 metros de largo. Esta sería la conformación de los convoyes, que pasarían distribuidos en las horas del día. No estamos previendo que el pasaje de los trenes sea un problema. No alcanzaría a uno por hora ida y vuelta; no sería significativo. Como hay alguna carga y servicios de pasajeros que funcionan en Montevideo, tenemos la aspiración de que la carga y los convoyes se multipliquen. Por lo tanto, estamos pensando soluciones que vayan más allá de los siete trenes de ida y vuelta, apuntando a duplicar la capacidad de carga de la vía férrea. Si bien UPM puede suministrar algo más de 2.000.000 de toneladas, la red vial estaría preparándose para aproximadamente 4.000.000 de toneladas. En esa columna vertebral se estaría facilitando la multiplicación de alguna carga. Se está estudiando los rubros que podrían acompañar esos 2.000.000 de toneladas. Por lo tanto, también en los pasajes por la ciudad tenemos que prever algunas frecuencias más. Pero si son siete para los 2.000.000 de toneladas, ida y vuelta, es fácil calcular el resto. Además, no todas las cargas tendrán tantos vagones y no creemos imposible que existan barreras. En el trazado que estamos discutiendo, inclusive en Montevideo, en algunos puntos existirán barreras -como es histórico- que esperamos funcionen bien.

La cofinanciación por la empresa es parte de una negociación general. Por lo que decía al principio, no está planteado así. La empresa asume determinadas obligaciones e inversiones a su cargo, y la infraestructura, en general, queda de nuestro cargo. En realidad, no toda la infraestructura queda a nuestro cargo; hay mucha infraestructura que necesariamente tendrá que resolver la empresa. Eso también está previsto. En el llamado del ferrocarril estamos viendo, hasta por las formas de financiamiento que buscamos, que lo asuma el Estado uruguayo.

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** El señor ministro hablaba de 2.000.000 de toneladas de carga. Teniendo en cuenta que en el año hay trescientos cincuenta días de trabajo, nos da una cifra aproximada de 6.000 toneladas por día. Con tres trenes que lleven 2.000 toneladas, teniendo en cuenta un convoy de 650 metros de largo, con dos locomotoras, con cuarenta a cuarenta y cinco vagones -cada vagón lleva unas 50 toneladas-, no estaríamos en siete trenes; para mí serían la mitad, o menos.

Comparto lo que dice el señor ministro en cuanto a las barreras. No es un tema preocupante. La gente que entiende nos dice que las barreras implicarían entre un minuto y medio y dos minutos y medio de espera para las vías de tránsito. Teniendo en cuenta que estaríamos hablando de seis trenes, y que podría negociarse para que alguno pasara de noche, la interferencia en el tránsito de Montevideo sería mínima. Entonces, tratándose de seis trenes, habría que analizar si es necesario hacer tantas obras de soterramientos y de vías elevadas.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Lo que dice el señor diputado Juan José Olaizola va a favor de nuestras hipótesis de trabajo.

Comunicaré a UPM que aquí tiene un buen encargado de logística a mano, para que le organice la carga.

(Hilaridad)

——Como se han hecho algunas afirmaciones sobre un tema que ha salido públicamente y tenemos al presidente de AFE presente, me parece que es una buena oportunidad para que haga algún comentario al respecto.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).-** Trataremos de contestar a nuestro amigo y coterráneo, el señor diputado Alejo Umpiérrez.

Permítanme hacer un pequeño repaso del modo ferroviario creado por ley aprobada en el Parlamento por todos los partidos políticos en el año 2005. Esa ley define el rol de AFE a partir de ese momento. La ley encomienda a AFE dos tareas principales: la parte de infraestructura -como propietaria de las vías, todo lo relativo a construcción, mantenimiento y reparación-, y la de transporte de pasajeros por tren. No voy a entrar en los detalles de las dos áreas. Solo diré que hace poco tiempo hicimos una inversión importante para tratar de mejorar la calidad del servicio de pasajeros.

Sí quiero a hacer referencia a la parte de ordenamiento interno en la estructura de AFE, como la racionalización de los gastos. Seguramente en la ampliación presupuestal venga algún artículo.

AFE hoy está pagando más de mil cien sueldos y tiene quinientos veinte funcionarios. El resto de los sueldos corresponde a retiros incentivados y algunas excedencias. AFE es una empresa subsidiada: a partir de la aprobación de esa ley no transporta más carga y de allí venían sus ingresos. El transporte de pasajeros está subsidiado en Uruguay y en el mundo, pero el transporte de pasajeros por vía férrea en el país tiene un subsidio muy importante, de alrededor del 60% o 70%. La empresa tiene un subsidio de $ 440.000.000 por año, votado en este Parlamento en el presupuesto vigente. Ese monto de dinero apenas alcanza o no alcanza para pagar los sueldos. Entonces, queremos sacar a AFE el peso de los retiros incentivados, que implican US$ 450.000 mensuales. Esto es lo que seguramente venga en el Mensaje, solicitando que esto pase al Servicio Civil, para que otro se haga cargo.

Paralelamente, viene la racionalización de los gastos. A nuestro juicio, teníamos un desorden bastante importante. Teníamos medidores de agua que gastaban $ 120.000 por mes, que no usaba AFE, que estaban en comodato en algunas Intendencias del país; teníamos estaciones que no se usaban y tenían consumo importante de agua. Lo mismo pasaba con la luz y con una cantidad enorme de horas extras, que excedía lo aprobado por la ley. Tuvimos que hacer una reducción muy importante de horas extras para tratar de cumplir con ese 5% que prevé la ley del Rubro Cero; nosotros estábamos en aproximadamente un 40%. En ese sentido, hemos ido ordenando la casa.

En cuanto a la pregunta concreta, AFE no tiene ningún contrato con ninguna persona o empresa para las casillas del balneario La Paloma. Vemos que en Rocha hay preocupación por el tema, igual que en el legislador, y eso está bueno. Eso tenía un formato. Lo venía manejando una comisión administradora -por llamarla de alguna manera- de esas cabañas, que funcionaban con el aporte mensual de los propios funcionarios. A través de un sorteo, ellos usaban las cabañas en las fechas solicitadas. La comisión administradora contrataba un mantenimiento para el corte del pasto y la atención a los funcionarios cuando iban a pasar unos días, y se pagaba la luz y demás gastos. AFE no quería ni podía contratar a nadie, pero optamos por seguir con ese formato que viene de años. Todos los directores anteriores usaron ese formato. Esta comisión -aclaro que no participé en ella ni en su elección- define que esa persona o empresa a la que el señor diputado Alejo Umpiérrez hacía referencia, haría el mantenimiento, y se le pagaba contra facturas que se emitían todos los meses. Esto no

se hace más. Pasó en el verano, pero ya no se hace más. Hoy no funciona. De hecho, ofrecimos al sindicato hacer un convenio por el que los trabajadores se encarguen del mantenimiento y la administración de esas cabañas. Es una propiedad muy importante desde el punto de vista geográfico por el lugar en el que está emplazada, pero tenerla o no tenerla, a AFE no le mueve la aguja. Este es uno de los caminos que estamos intentando recorrer. Si al sindicato no le interesa, veremos con el Ministerio de qué otra forma podemos usar el predio.

En definitiva, AFE no tiene ningún contrato; el presidente de AFE no contrató a nadie en Rocha. Lo contrató la comisión que estaba integrada por el gerente general de AFE, que no es el actual. Eso fue en la temporada del 2015, cuando estaba el gerente general anterior. Un funcionario delegado del sindicato que trabajaba en esa secretaría y un par de funcionarios más fueron los que tomaron la decisión.

**SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).-** ¿Los pagos los realizó AFE?

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).-** El dinero pasa por AFE porque los funcionarios aportan en esa caja, y ella tiene que pagar. Esa caja de AFE no puede pagar una factura si no es con el nombre de AFE, pero no hay ningún contrato. Además, se lleva el control de que esa factura cumpla con BPS, DGI y demás. Sale con el nombre de AFE porque no hay otra forma de que pase por la caja de AFE.

**SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).-** ¿Las facturas con las cuales se le pagaba al edil Jaime Píriz, eran dirigidas a AFE? ¿Las facturas emitidas por la empresa del edil Jaime Píriz tenían a AFE como destinatario del gasto?

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).-** Seguramente, como el señor diputado conoce a la gente de Rocha, me nombra a Jaime Píriz, pero no hay ninguna factura de él en AFE. Hay facturas de una empresa -cuyo propietario no conozco, puede ser Jaime Píriz o cualquier otro- que salen a nombre de AFE por lo que acabo de explicar.

(Interrupción del señor diputado Alejo Umpiérrez)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Puede hacer un pedido de informes, el punto ya está respondido.

(Interrupción del señor diputado Alejo Umpiérrez)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Está respondido el tema.

(Interrupción del señor diputado Alejo Umpiérrez)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Le reitero que está respondida la pregunta.

(Interrupción del señor diputado Alejo Umpiérrez)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Gracias por su comprensión.

El presidente de AFE fue citado a partir de la hora 12 para hablar del modo ferroviario. Nos quedan treinta minutos, le damos la palabra para que se explaye sobre este punto.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).-** Ya hice mención al tema en la respuesta a nuestro amigo, el señor diputado Umpiérrez.

El modo ferroviario fue creado por ley en el año 2005 y reglamentado en el año 2011, cuando se determinan dos o tres cosas. Una es la nueva AFE infraestructura, que es la propietaria y a la que se encomienda la construcción, mantenimiento y reparación de las vías, y el servicio de pasajeros. La ley también crea la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario -que es el órgano de contralor-, y la operadora Servicios Logísticos

Ferroviarios, Self, una sociedad 100% estatal cuyo 51% pertenece a AFE y 49% a la Corporación Nacional para el Desarrollo. Es una sociedad 100% estatal que opera en el derecho privado, y es la única empresa hasta hoy que, como decía el ministro, se dedica al transporte de carga por vía férrea.

En cuanto a infraestructura, venimos desarrollando un par de proyectos. El Focem 1 corresponde a la línea Pintado- Rivera y tiene un 50% de avance en obras; hoy está a la altura de Paso de los Toros. Una vez definido el proyecto de línea que estaría usando la papelera -si se instala en el país- para sacar su producción, veremos cómo queda el estándar de esa vía; seguramente tengamos que modificarlo y elevarlo en toneladas, velocidades, etcétera. En ese proyecto venimos con 18 toneladas por eje y 50 kilómetros por hora de velocidad; y las exigencias de esta nueva producción que aparentemente se va a transportar estarían en las 22,5 toneladas y un máximo de 80 kilómetros por hora. Estamos estudiando ese proyecto, y quedaríamos con la línea Montevideo- Rivera en perfectas condiciones para circular como una línea de primer mundo.

Luego tenemos el Focem 2: Salto- Paysandú- Piedra Sola.

**SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).-** ¿Esta línea Pintado- Rivera que se hizo con el Focem 1 es la que habría que modificar? No entiendo. Si cuando se hizo se pensó en 18 toneladas y 50 kilómetros por hora ¿qué significa llevarla a 22,5 toneladas y 80 kilómetros por hora? Se me ocurre que hay que hacer la vía de nuevo.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).-** Esa línea iba a ser levantada, por tanto, la parte de obras es la misma. Lo que cambia es que tenía durmientes de madera y ahora, seguramente, va a tener durmientes de hormigón. Pero igual hay que levantarla y colocar los durmientes de hormigón. Y los rieles de 50 libras que estaban previstos para esa línea, con este estándar, serían de 54 libras y soldados, que no lo venían siendo. El durmiente más cercano es lo que le da las 22, 5 toneladas por eje. La obra es la misma, cambia el material porque se está pensando que la traza que se va a usar es prácticamente la misma.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** En este momento, hicimos la gestión ante Focem para suspender la obra en Paso de los Toros, por lo tanto hoy está suspendida la obra Focem 1. Se está terminando el tramo Paso de los Toros- Rivera, haciendo las dársenas de cruce, etcétera. Una vez que se defina el proyecto UPM, vamos a determinar si hay un nuevo proyecto desde Paso de los Toros a Montevideo, que es lo más probable, o si se continúa con el convenio con Focem. Ya se hicieron los planteos en el Focem para tomar decisiones, que pueden pasar por la suspensión definitiva de ese tramo o la aplicación de fondos, recursos y materiales para reforzar otros tramos en los que se está trabajando o que necesitan trabajo. Eso ha continuado. Seguramente, el presidente va a seguir mencionando el Focem 2 con los tendidos del litoral. Lamentablemente, allí quedó afuera Fray Bentos, debido a los tiempos en que se hizo el acuerdo Focem 2. Había dificultades para incorporar el ramal Alcorta- Fray Bentos y, por lo tanto, ese ramal quedó para realizarse a través de un financiamiento diferente. El llamado se hizo, pero las ofertas no se ajustaron a las condiciones de financiamiento establecidas en el pliegue. El tendido Alcorta- Fray Bentos quedó cesante pero tenemos la decisión de trabajar y hasta alguna estrategia definida para concretarlo. Mientras tanto, seguimos con el resto.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).-** El Focem 2 es la línea Salto- Paysandú- Piedra Sola, y en Piedra Sola se une con la línea a Rivera. Ya se adjudicó la empresa y hace unos meses comenzaron las obras. La semana pasada estuvimos recorriendo y viendo el grado de avance, y viene bien. Esa línea va a quedar también con 18 toneladas por eje y

velocidad de 50 kilómetros, muy similar o igual a la línea Rivera- Paso de los Toros hacia el norte.

**SEÑOR LAFLUF (Omar).-** Si Salto, Paysandú, Piedra Sola y Orgoroso están en una zona típicamente forestal ¿por qué no estamos haciendo una obra para 22 toneladas y 80 kilómetros? Si es por un problema de costos, lo entiendo, pero un costo menor podría significar que no se pueda usar o que tenga menos potencialidad.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Levantar el estándar de la vía implica una inversión no tan sencilla: cambiar los rieles, que son más caros; cambiar la capa de piedra, que exige más volumen; multiplicar el número de durmientes, porque hay que ponerlos más juntos. Y también reforzar todos los puentes existentes, porque también tienen restricciones. En función de los equipos que AFE tiene, del financiamiento y de los costos, se está programando en forma general una estrategia con 18 toneladas por eje y una velocidad promedio de 40 kilómetros por hora. Si tuviéramos todo el ferrocarril del país en ese estándar, seríamos un lujo para el Uruguay y América. Es cierto que sería mucho mejor tener

22, 5 toneladas y la tecnología nueva, pero no está al alcance del país, teniendo en cuenta que debe haber una relación entre el volumen de carga transportado y la inversión que se realiza. Por eso se está discutiendo y analizando tanto este ramal de Paso de los Toros a Montevideo. Están esos dos millones y pico de carga cautiva, que son un punto de partida que nos lleva a afirmar que el Uruguay tiene que aprovechar para transformar el ferrocarril, porque si logramos esto y después las necesidades nos indican que en el ramal de Paysandú, en el de Fray Bentos o en cualquier otro punto tenemos que reforzar, tenemos ya un camino iniciado y hecho. La decisión de invertir en el litoral fue algo bueno. Es una lástima que no hayamos podido incorporar desde entonces el tramo Algorta- Fray Bentos. Hace unos días, cuando inauguramos todos contentos una grúa nueva para operar contenedores en el puerto de Fray Bentos, volvimos a insistir en el tema. El hecho de que el puerto esté funcionando bien y que se haya agregado manejo de contenedores hace más necesario que se complete el ramal ferroviario, algo que vamos a hacer. Tenemos alguna idea para ello que, si nos da el tiempo, podríamos explicar.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).-** Si bien Argentina tiene la misma trocha que nosotros en la frontera, maneja la misma cantidad de toneladas por eje que nosotros -dieciocho-, pero desarrollan velocidades de 5 kilómetros por hora. Hace un par de semanas estuvimos reunidos con Belgrano Cargas tratando de coordinar una prueba de cargas desde el puerto de Montevideo hacia Argentina, por Salto. La semana que viene llegará una delegación de autoridades de Belgrano Cargas para ir poniendo en práctica esa posibilidad. Sin embargo, ellos nos decían que están con velocidades de 5 kilómetros por hora, algo muy complicado. Si bien en esa zona no estamos muy bien, estamos en pleno proceso de reparación de las vías. Por lo tanto, 18 toneladas por eje y velocidades de 50 kilómetros por hora en carga es muy bueno. De hecho, estamos trayendo madera desde Rivera al puerto de Montevideo con tiempos, circulación y capacidad de kilaje normales. Esta experiencia se está haciendo desde hace un mes y viene funcionando muy bien. Estamos tratando de mejorar ese servicio con algún acopio en un predio que tenemos con acceso al tren. La idea es hacer el curado de la madera y transportarla desde allí hacia el puerto de Montevideo por tren. En definitiva, se está haciendo la obra de Salto- Paysandú- Piedra Sola.

Por otro lado, tenemos la línea al este, a Río Branco. Se hicieron cuatro licitaciones, que después se ampliaron en un 100%. Se trata de una línea que está en las mismas condiciones que las demás: 18 toneladas por eje y 50 kilómetros por hora de

velocidad. Allí también hay un potencial enorme de carga: combustibles, granos, etcétera. Salen cargas todos los días hacia el puerto de Montevideo, con el posterior reparto en la zona.

También contamos con la línea a Minas, con el mismo estándar: 18 toneladas por eje y 50 kilómetros por hora de velocidad, con un potencial tremendo de carga de cemento y demás.

Entonces, desde el punto de vista de infraestructura, creemos que vamos a llegar -no considero la obra de UPM porque la línea va a existir igualmente- al final del período con alrededor de 1.600 kilómetros de vías en perfectas condiciones de circulación, con un estándar general en todo el país del entorno de las 18 toneladas y los 50 kilómetros por hora de velocidad. De esa forma, creo que competimos perfectamente con la región.

En cuanto a los pasajeros -como la ley encomienda a AFE-, veníamos con un parque de maquinaria desactualizado. Los coches más modernos eran de origen sueco, DMU, que se compraron en 2013; eran cuatro o cinco coches. También tenemos locomotoras muy antiguas -casi obsoletas- que tiran salones de pasajeros pesados y caros de mantener. Ahora, acabamos de hacer una inversión por unos coches motor suecos que ya están en el país y son de las mismas características que los otros. Si bien son coches usados, están en perfectas condiciones; mejor que los que tenemos. Son muy modernos, ágiles y económicos. Eso nos permite amortizar la inversión en un año y reducir el subsidio de un 70% en 50%. Podremos mejorar la calidad del servicio y captar más usuarios para el tren de pasajeros. Si bien ya tienen aire acondicionado, les vamos a colocar wifi y pensamos incorporarlos al Servicio de Transporte Metropolitano. De esa forma, el ciudadano podrá usar el tren y el ómnibus con una misma tarjeta, pensando también en alguna terminal de uso multimodal.

Si bien no generamos falsas expectativas en cuanto a llegar hasta ciertos lugares con el transporte de pasajeros, estamos seguros de que vamos a mejorar mucho la calidad de nuestros servicios. La idea es hacerlos más seguros, salir en hora y cumplir con las líneas, utilizando vehículos más confortables y económicos.

La otra pata que menciona la ley es la operadora. Sabemos que el modo ferroviario no es fácil de implementar, pero era el camino que había y el que debíamos transitar. Debía formarse una sociedad anónima, y AFE la capitalizó con vagones y locomotoras. Como saben, el proceso que vivió el ferrocarril durante años fue de deterioro y de abandono. Ello llevó a que la maquinaria no tuviera el mantenimiento adecuado ni las reparaciones correspondientes; así llegó a esta sociedad anónima relativamente débil para su uso. Cabe destacar que la empresa empezó a funcionar en 2015, tratando de armar su plantilla de funcionarios; como se dijo, no tenía maquinistas ni funcionarios capacitados. Todo ese proceso llevó a que la maquinaria no fuera confiable y que no se pudiese cumplir con el 100% de la demanda de carga de todo el país; apenas estamos cumpliendo con el 50%. Por un lado, eso es bueno porque hay demanda y hay carga pero, por otro, lo sentimos enormemente ya que no podemos llegar.

Así como se pensó, se diseñó, se creó y se votó en el Parlamento ese modo ferroviario, seguramente, fue lo mejor que encontraron en su momento para salvar el ferrocarril o para que funcionara en el Uruguay. ¿Qué quiero decir con esto? Seguramente, fue el formato que se encontró para poder inyectar una inversión en maquinaria para el transporte de carga. Si leemos la historia, vemos que AFE transportaba 1.400.000 toneladas. Cuando AFE transportaba 1.400.000 toneladas tenía siete mil funcionarios y cuarenta máquinas funcionando. Hoy tiene quinientos veinte funcionarios, no tiene máquinas, y la empresa operadora tiene cincuenta funcionarios y seis máquinas funcionando; está transportando entre 600.000 y 700.000 toneladas. Del

otro lado, Belgrano Cargas está haciendo un esfuerzo tremendo este año para superar un 15% la carga, pero ¿saben cuánto transporta? 157.000 toneladas.

¿Cómo se inyecta el dinero a la operadora para que pueda invertir? Estamos por firmar un crédito con CAF de US$ 25.000.000 no solo para poner en marcha la maquinaria existente -ya hablamos con General Electric para que se encargara de su reparación puesto que es de esa marca- sino para reparar los vagones cisterna y las tolvas, y para la incorporación de maquinaria nueva. A partir de allí, la operadora estaría en condiciones de levantar el nivel de carga y cumplir con la demanda. Evidentemente, es un proceso lento. En estos días estaríamos firmando el crédito y realizando las inversiones necesarias.

En la interna, la idea es ordenar la casa, tratando de reducir los gastos porque, por el momento, los ingresos son escasos; principalmente, se basan en el canon por el uso de las vías. Eso es lo que nos posibilita mantener algún gasto extra que escapa a los sueldos, algo que está seguro por el lado del subsidio.

Con el planteo que pensamos hacer en la instancia presupuestal, vamos a sacarnos un peso de alrededor de US$ 500.000 mensuales de los retiros incentivados. Creemos que hay situaciones injustas porque hay gente que está cobrando muchísimo dinero por estar en su casa. Son ferroviarios que dicen que defienden el ferrocarril pero, en algunos casos, están ocupando cargos del sindicato. Sabemos que cobran muy buena plata: alrededor de $ 80.000 por estar en sus casas sin trabajar. Sin duda, debemos disminuir esos gastos; este fue uno de los mecanismos que encontramos para que AFE no cargara con ese peso. Queremos sacar el título: "AFE pierde tanto". AFE no gana plata construyendo vías; AFE no tiene la carga. Es como si el Ministerio ganara plata por construir rutas. Los que circulan por las rutas son los camiones y ómnibus particulares transportando gente. Deberá tomarse como una inversión que hace el Estado en vías férreas.

**SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).-** Cuando vino el señor ministro a la Comisión, el 22 de julio de 2015, unos días antes de que empezara a operar la empresa Self, le planteamos nuestra preocupación por la cantidad de empresas que estaban operando en el tren en Uruguay y que nos parecía necesaria una racionalización de la burocracia de las empresas y organismos estatales que participaban. Después, la realidad mostró que Self perdió US$ 1.500.000 en 2015 y US$ 1.500.000 en 2016, con la carga más baja en la historia del tren: 650.000 toneladas, como recién dijo el señor presidente de AFE. Asimismo, tiene otorgado un préstamo de US$ 25.000.000 para usarlo en cuatro años, según tenemos entendido. Pero además del problema de gestión, de transporte de carga que tiene Self -que no se presenta auspicioso-, hay otro que debe mencionarse: las obras de acceso del tren al puerto van a dificultar la operativa de Self. Todos sabemos que los costos en esta materia son muy finos y si el acceso al puerto está cerrado entre uno y dos años para obras del nuevo viaducto y la vía de ingreso al tren para UPM, es posible que la mayoría de estas cargas principales que maneja, como cemento, arroz, madera y clínker, puedan ser perdidas por la empresa Self en favor del transporte por camión. Ese es un tema real que complica.

Otra pregunta que quiero hacer es si en las negociaciones con UPM el ministro ha considerado la posibilidad de que un porcentaje de sus cargas sean operadas por la empresa Self. Sería una inyección importante para una empresa que tiene tantos problemas.

**SEÑOR PEÑA (Adrián).-** Este tema es muy importante. Tenemos un montón de preguntas para hacer con respecto a los números de AFE y Self, a los contratos que AFE firma con Self, a los pagos de Self a AFE, a fin de no opinar sin elementos, porque yo no

le quiero dar notas al diario *El País.* Por ello, quiero comprometer al Directorio para que concurra en otra instancia. Ya que ha habido una especie de introducción al tema, pero queremos hincarle el diente para entender un montón de decisiones en una cuestión compleja para nosotros, que no sabemos cómo funciona. En la medida en que se nos vaya explicando, lo iremos entendiendo, pero lleva tiempo. No queremos volver a esperar dos años y medio más para que el Directorio concurra, porque si no salgo electo no voy a poder hacerle ninguna pregunta.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Comprendo que quieran tenernos todos los días acá; la pasan bien, se divierten, nosotros somos respetuosos, contestamos todas las preguntas y nos entretenemos. Pero si venimos todos los días acá sí van a tener motivos para llamarnos a sala. Ahora les cuesta encontrar motivos porque se está trabajando mucho y bien.

Solamente voy a decir que no hubo pérdida en la actividad de Self en ninguna cifra de las que recién se mencionaron. Self no ha tenido pérdidas. Es cierto que tiene dificultades en aumentar la carga por varios motivos. Tenemos que ver cómo desarrollamos nuestra estrategia comercial en función de algunas definiciones que los señores diputados adelantan. Si va a haber obra en los próximos meses, hay momentos para echar al resto. Eso también lo estamos administrando.

El 28 de este mes, vendremos a tratar el tema de vialidad; coordinaremos con la Secretaría cuándo podremos volver para continuar con esto; precisen bien los temas. La presentación de AFE se hará en la próxima visita.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Agradecemos la presencia del señor ministro y del Directorio de AFE.

Se levanta la reunión.

===/